Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA — № 11. — d. 20 lipca 1920 r.

Spis rzeczy.

1.

OKÓLNIK

Do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych

w sprawie podpisywania korespondencji przesyłanych do Ministerstwa Kol. Żel., z dn. 28/VI 1920 r. № 23659.

Stosownie do przyjętych zasad organizacji kolei państwowych, na czele każdej z Dyrekcji Kolejowych stoi Prezes Dyrekcji, który jest odpowiedzialny za ogólne prowadzenie spraw w granicach swego okręgu dyrekcyjnego, i któremu winny być przedkładane wszelkie sprawy zasadniczego charakteru.

Odpowiednio do tego polecam, aby wszelkie pisma, kierowane przez Dyrekcje Kolei Państwowych do Ministerstwa Kolei Żelaznych, były, jako posiadające naogół zasadniczy charakter, podpisywane przez Prezesa Dyrekcji względnie przez Wiceprezesa lub upoważnionego Dyrektora Wydziału, lecz tylko w jego zastępstwie.

Wyjątek w tym względzie może stanowić jedynie korespondencja o charakterze ściśle informacyjnym, w formie perjodycznych danych i wykazów z zakresu działalności danej gałęzi służby lub też przedstawianych na żądanie materjałów do zbadania konkretnej sprawy, nie posiadającej ogólnego znaczenia, która może być przesyłaną do Ministerstwa za podpisem Dyrektora Wydziału jako takiego.

Minister:
(—) K. Bartel

2.

WARUNKI TECHNICZNE

na dostawę parowozów i tendrów, zatwierdzone dn. 12/V 1920 r.

1. Budowa.

Budowa winna odpowiadać „Przepisom dla budowy taboru kolei polskich“ i normaljom wydawanym przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

2. Rysunki.

Budowa parowozów ma być wykonaną na podstawie rysunków wydanych przez Ministerstwo Kolei Żelaznych lub dostarczonych przez wytwórnie.

Rysunki dostarczone lub wykonane przez wytwórnie należy przedłożyć Ministerstwu Kolei Żelaznych w dwuch światłodrukach do zatwierdzenia.

Wszelkie zmiany w rysunkach, zażądane przez Ministerstwo Kolei Żel., należy bezzwłocznie uskutecznić i rysunki jeszcze raz do zatwierdzenia przedłożyć.

Z rysunków zatwierdzonych zatrzymuje Ministerstwo Kolei Żelaznych jeden egzemplarz a drugi, zatwierdzony zwraca wytwórni.

Z każdego zatwierdzonego rysunku winna wytwórnia jeszcze podczas budowy przesłać Ministerstwu Kolei Żelaznych kopję ręczną na mocnej

kalce, zdatną do prześwietlania. Kopja ta nie powinna zawierać żadnych notatek prywatnych ani numerów rejestracyjnych wytwórni a wszelkie napisy i opisy wykonane być mają w języku polskim. Wytwórnie zagraniczne mogą używać do napisów i opisów rysunków języka własnego, jednakże napisy i opisy te powinny być wykonane ołówkiem, aby je można było zastąpić polskimi. W prawym dolnym kącie każdej z tych kopji należy pomieścić nastęjące napisy:

Ministerstwo Kolei Żelaznych
Parowóz (Tender) Serja..........

Przedmiot..........
Numer rysunku..........
„ grupy..........
Data..........

Numer rysunku i grupy będzie wpisany w Ministerstwie Kolei Żelaznych.

Wyjątkowo, za szczególnem zezwoleniem Ministerstwa Kolei Żelaznych, mogą wytwórnie dostarczać kopji swych oryginalnych rysunków w światłodrukach brunatnych lub na innych kalkach, zdatnych do dalszego prześwietlenia w dwuch egzemplarzach, należy jednak w takim razie zostawić w prawym dolnym kącie kwadratowe miejsce białe, o boku 10 cm., dla pomieszczenia powyższych napisów.

Rysunki ogólne winny być wykonane w skali 1:10 i obejmować wszystkie widoki i przekroje Rysunki szczegółowe winny być wykonane, o ile zajdzie potrzeba, w naturalnej wielkości i tak, ażeby nie pozostawiały żadnej wątpliwości co do materjału i co do wykonania odnośnych przedmiotów. Każdy rysunek ma zawierać wykaz wszystkich części składowych z oznaczeniem materjału.

Przed dostawą pierwszego parowozu lub tendra nowego lub zmienionego typu należy dostarczyć szkic ogólny wykonany w skali 1:50 zawierający widok podłużny, widok poprzeczny obramowany skrajnią taboru i przekrój poziomy. Szkic ten powinien zawierać zasadnicze wymiary, przesuwność poszczególnych osi i inne dane podług przepisanego wzoru.

3. Materjały.

Materjały, użyte do sporządzania części składowych parowozów i tendrów nie powinny mieć żadnych braków.

Gatunki tych materjałów są oznaczone na rysunkach, a jakość jest podana w warunkach technicznych na dostawę poszczególnych materjałów i części składowych parowozów i tendrów.

Wybór dostawców materjałów i następujących części składowych: osi, obręczy, kół bosych, sprężyn, płomieniówek i płomienic podlega zatwierdzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych. Wytwórnia obowiązaną jest przedłożyć Ministerstwu Kolei Żelaznych we właściwym czasie listę tych dostawców.

Ministerstwo Kolei Żelaznych zastrzega sobie wypróbowanie wspomnianych materjałów i części składowych w ich wytwórniach przez swych własnych urzędników, przyczem wytwórnie obowiązane są dostarczyć potrzebnych do wypróbowania środków.

Powyższe materjały i części składowe, nie poddane próbie przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, mogą być użyte tylko za osobnem pozwoleniem tegoż Ministerstwa, muszą być jednak wypróbowane przez wytwórnię a wyniki prób podane Ministerstwu.

4. Ogólne przepisy wykonania.

Nie wolno zakrywać przez zamalowanie, zakitowanie, zalanie lub zabijanie braków jak np. miejsca niecałe odlewów, zdwojenia blach, szwy spojenia i t. d. bez uprzedniego wskazania ich odbierającemu urzędnikowi i bez jego przyzwolenia.

Jednakowe części składowe parowozów i tendrów tego samego typu powinny być tak wykonane, ażeby można je wzajemnie wymieniać przez zwyczajne dopasowanie bez większych przeróbek.

Ślady obróbki na krawędziach blach i kątowników należy usunąć.

Obróbka żelaza w cieple sinem jest niedopuszczalną.

Większe przedmioty z żelaza zlewnego lub stali zlewnej kute lub prasowane w matrycach, np. tłoki, należy umiejętnie wyżarzyć, aby usunąć skutki możliwego przegrzania podczas wyrobu.

Spawanie żelaza nie powinno powodować zmniejszania przekroju i pozostawiać miejsc niecałych; nierówności i młotowiny należy usunąć. Przy spawaniu żelaza zlewnego należy w miejscu spojenia kuć aż do ciemnej czerwoności, aby usunąć skutki poprzedniego przegrzania. Miejsce spojenia należy umiejętnie wyżarzyć.

Spawanie samorodne dopuszczalne jest tylko za przyzwoleniem Ministerstwa Kolei Żelaznych.

O ile otwory dla nitów przy zestawieniu nie zupełnie się kryją należy je gładko rozwiercić. Nity winny dobrze wypełnić otwory.

Zadziory na krawędziach otworów dla nitów i śrub należy usunąć.

Śruby, otwory dla śrub i naśrubki winny posiadać skręty całe i gładkie t. j. bez wyrw i zadziorów. Śruby toczone winny posiadać na końcu skrętów szyjkę okrągłą o średnicy trzpienia.

Śruby dla umocowania silnie natężanych części, np. prowadników, wideł maźniczych a przedewszystkiem cylindrów winny być gładko toczone i szczelnie przylegać do swych otworów.

Naśrubki, których rozkręcenie może spowodować przeszkodę w ruchu, należy zabezpieczyć zawłóczkami umieszczonemi bezpośrednio przed naśrubkami.

Przedmioty z żelaza miękkiego, ulegające ścieraniu, należy na ścieranej powierzchni stalować. Nadto należy stalować naśrubki, które podlegają częstemu zwalnianiu. Warstwa stalowa winna być po wyszlifowaniu 1 mm. gruba.

Wybór środków uszczelniających podlega zatwierdzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych, o ile nie można zastosować uszczelnienia za pomocą doszlifowania, doskrobania lub soczewek.

5. Kocioł.

Otwory dla nitów mają być z reguły wiercone, a mogą być tylko za szczególnem zezwoleniem Ministerstwa wytłaczane i następnie rozwiercane. Przy wytłaczaniu otworów nitowych średnica wytłoczonego otworu powinna być o 4 mm. mniejszą od średnicy gotowego otworu.

Zabrania się wytłaczać otwory nitowe w żelaznych blachach skrzyni paleniskowej.

Krawędzie otworów nitowych należy stożkowo rozwiercać na głębokość 1 do 2 mm.

Żelazne blachy kotłowe należy po obróbce w ogniu ostrożnie oziębiać a przy kilkakrotnem miejscowem ogrzaniu po obróbce umiejętnie wyżarzyć. Nierówności i młotowiny w miejscach uszczelnianych należy przez opiłowanie lub oszlifowanie usunąć. Obrabianie blach w cieple sinem jest niedopuszczalne.

Blachy miedziane w miejscach zgięć powinny być tak grube, aby po obróbce posiadały w tych miejscach grubości przepisane w rysunku. Ślady obróbki w zgięciach należy usunąć gładko i bez osłabienia ściany.

Krawędzie blach należy czysto na strugarkach obrobić z pochyłością około 70°.

Krawędzie blach należy uszczelnić zewnątrz i wewnątrz.

Przy uszczelnieniu krawędzi blach, nitów, zespórek i ściągów należy uważać, aby blachy nie uszkodzić.

Skręty zespórek i ściągów winny dokładnie odpowiadać skrętom odnośnych wiertaków.

Zespórki i ściągi winny dać się bez trudności wkręcać i winny być zupełnie szczelne bezpośrednio po wkręceniu, t. j. bez dalszych robót uszczelniających, przy całkowitem napełnieniu kotła wodą.

Spodni wieniec paleniskowy należy obrobić ze wszystkich stron.

Jeżeli ściana sitowa paleniska jest żelazną, to na tylne końce żelaznych płomieniówek i płomienic należy nasadzić przylegający pierścień miedziany bez szwu o grubości $1^1/_2$ mm. a szerokości o 4 mm. większej od grubości ściany sitowej. Pierścień ten winien na $^1/_2$ mm. nie dochodzić do krawędzi otworu w ścianie sitowej po stronie ogniowej.

Końce płomieniówek i płomienic należy przy ścianie sitowej paleniska czysto wyoblić.

Kocioł na zewnętrznej powierzchni należy powlec farbą, chroniącą od rdzewienia.

Wybór systemu, gatunku i dostawców manometrów, zaworów bezpieczeństwa, smoczków i t. d. podlega zatwierdzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych.

6. Regulowanie rozdziału pary.

U każdego parowozu należy szczegółowo zbadać i w razie potrzeby uregulować rozdział pary. Dane co do rozdziału pary dla przodu i tyłu cylindrów, jakoteż dla ruchu parowozu naprzód i wtył należy przedłożyć.

7. Urządzenia szczególne.

Wybór systemu, gatunku i dostawców wszelkich urządzeń szczególnych jako to: hamulców, smarownic, przyrządów do mierzenia prędkości i t. d. podlega zatwierdzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych.

8. Ważenie parowozu i tendra.

Przed dostawą każdego gotowego parowozu i tendra należy je zważyć w stanie próżnym i roboczym a przy ważeniu w stanie roboczym uregulować napięcie resorów tak, aby w położeniu dokładnie poziomem wysokość środków tarcz zderzakowych ponad szynami i ciśnienia kół na szyny równały się podanym w rysunku wymiarom.

Przy ważeniu parowozu i tendra w stanie roboczym należy przyjąć:

150 kg. na maszynistę i palacza,
50 „ węgla na każdy m² rusztu,
75 „ piasku w każdej piasecznicy,

wodostan o 100 mm. ponad stropem skrzyni ogniowej (w kotle zimnym),
wypełnioną skrzynię wodną i opałową,
narzędzia i zupełne wyposażenie pomieszczone w ich zwyczajnych miejscach przechowania.

Przy dostawie pierwszego parowozu lub tendra nowego typu, należy przedłożyć obok wykazu wagi rzeczywistej wszystkich części składowych,

obliczenie obciążeń poszczególnych osi w stanie próżnym i roboczym ze wskazaniem położenia środka ciężkości parowozu i tendra.

Dla każdej części składowej należy podać obok całkowitej wagi także wagę poszczególnych części wedle materjałów.

9. Znaki.

Na wszystkich częściach składowych z wyjątkiem zespołu osi i na przedmiotach wyposażenia należy wybić numer parowozu a w razie potrzeby znak P lub L (prawa lub lewa strona).

Wszystkie krążki ręczne i trzony zaworów i ciągów otrzymują napis oznaczający ich przeznaczenie.

Znakowanie osi, obręczy, kół bosych i t. d. jest podane w odnośnych warunkach technicznych.

Osobne przepisy podają znakowanie parowozów i tendrów, kształt i wykonanie odnośnych tabliczek i cyfr.

10. Narzędzia i przedmioty wyposażenia.

Wraz z każdym parowozem należy dostarczyć narzędzia i przedmioty wyposażenia w najlepszym gatunku podług zestawienia i rysunków podanych w osobnych przepisach.

Skrzynki na narzędzia, na przedmioty wyposażenia i na odzież personelu winny być zamykalne na klucz; klucze te należy dostarczyć na każdy parowóz i tender w trzech egzemplarzach wraz z kołkiem o średnicy 50 mm. zaopatrzonem w numer parowozu.

11. Dozorowanie budowy.

Wytwórnia jest obowiązana umożliwić urzędnikowi, wyznaczonemu z ramienia Ministerstwa Kolei Żelaznych do dozorowania budowy, dostęp do wszystkich warsztatów, w których budowa się odbywa. Dozorowanie takie nie zwalnia wytwórni od zobowiązań, tyczących dokładnego wykonania, i od poręki.

Braki znalezione w budowie należy umiejętnie usunąć stosownie do zarządzeń odbierającego urzędnika.

12. Próby.

a) Próby kotła.

Próba wodna winna odpowiadać państwowym przepisom dla kotłów parowych.

Celem wypróbowania szczelności powinien być kocioł podczas próby wodnej zaopatrzony w cały swój osprzęt, jakoteż w przepustnicę z przewodem wlotowym wraz z krzyżką wlotową względnie ze zbiornikiem przegrzewacza. Przepustnica powinna być kompletnie zmontowana i zamknięta w sposób zwykły, natomiast nie należy zamykać krzyżki wylotowej względnie zbiornika przegrzewacza.

Po próbie wodnej, a przed pomalowaniem ochronnem i oszalowaniem kocioł winien być poddany próbie parowej. Po tej próbie należy kocioł zwolna oziębiać aż do ciśnienia 1 do 2 at. i przy tem ciśnieniu wypuścić parę kurkiem wylotowym celem oczyszczenia kotła, następnie otworzyć dolne otwory do czyszczenia kotła, aby i miejsca mniej dostępne oczyścić ciepłą wodą.

Płomieniówki i płomienice podlegają przed wbudowaniem próbie wodnej o nadciśnieniu 25 atm.

b) Próba przegrzewacza.

Każda grupa rur przegrzewacza podlega przed wbudowaniem próbie wodnej o nadciśnieniu 25 atm.

Zbiornik przegrzewacza podlega przed wbudowaniem próbie wodnej o nadciśnieniu, przewyższającem o 5 atm. nadciśnienia kotła, przyczem komorę pary kotłowej i komorę pary przegrzanej należy wypróbować osobno.

c) Próba cylindrów parowych.

Cylindry parowe podlegają próbie wodnej, a mianowicie: cylindry wysokoprężne przy nadciśnieniu kotła powiększonem o 2 atm., a cylindry niskoprężne przy nadciśnieniu kotła.

d) Próba ogólna.

Po zmontowaniu parowozu należy przy zdjętym suwaku i tłoku gruntownie wydmuchać parą wszystkie części, prowadzące parę, a następnie poddać parowóz i tender conajmniej 3 godzinnej próbnej jeździe w podwórzu fabrycznym, przyczem zbadać dokładne współdziałanie i szczelność wszystkich części.

e) Próba odbiorcza.

Parowóz i tender należy w stanie zdatnym do transportu odstawić na przyległą stację kolejową. Dla konwojowania ich ze stacji do warsztatów kolejowych wytwórnia daje doświadczonego i zaufanego przewodnika, który podczas transportu winien smarować maźnice i t. d. Transport odbywa się w stanie zimnym.

W warsztatach kolejowych parowóz i tender podlegają dokładnym oględzinom i przygotowaniu do próbnej jazdy odbiorczej.

Podczas próbnej jazdy odbiorczej powinien parowóz osiągnąć prędkość o 10 klm. na godzinę wyższą od jego dozwolonej najwyższej szybkości. Próbną jazdę odbiorczą może poprzedzać próbna jazda przygotowawcza.

Wytwórni nie zalicza się ani kosztów przygotowania do próbnej jazdy odbiorczej, ani kosztów tej jazdy. W razie, gdyby przy pierwszej próbnej jeździe okazały się braki, że po ich usunięciu należałoby próbną jazdę powtórzyć, wytwórnia pokrywa wszelkie stąd wynikłe koszta.

12. Odbiór.

Odbiór uważa się za dokonany po udatnej próbnej jeździe odbiorczej Przy dostawie samych tendrów uważa się odbiór za dokonany, skoro oględziny w warsztatach kolejowych nie wykazały żadnych braków. Protokół ostatecznego odbioru podpisany w dwuch egzemplarzach przez przedstawiciela Ministerstwa Kolei Żelaznych i przedstawiciela wytwórni otrzymuje w jednym egzemplarzu wytwórnia, a drugi pozostaje w Ministerstwie Kolei Żelaznych.

14. Poręka (Gwarancja).

Poręka rozpoczyna się z dniem ostatecznego odbioru, a kończy się:

Po 6 miesiącach jako ogólna gwarancja dla parowozu, tendra i części zapasowych.

Po roku dla kotła i osprzętu.

Po dwuch latach dla korb, czepów korbowych, drągów napędnych, wiązarów, płomieniówek i płomienic.

Czas poręki na osie, obręcze, koła bose, resory i inne sprężyny podany jest w odnośnych warunkach technicznych.

Podczas okresów poręki przedsiębiorca ponosi koszta wszelkich robót, transportów, materjałów i gotowych części składowych dla koniecznych napraw i odnowień, jeżeli one spowodowane są złą robotą, brakami materjałów lub konstrukcją.

Warunki poręki co do konstrukcji obowiązują wytwórnię, jeżeli nie przedłoży ona w stosownym czasie piśmiennie umotywowanego życzenia zmiany wymiarów, podanych przez Ministerstwo Kolei Żelaznych lub jeżeli Ministerstwo Kolei Żelaznych nie przychyli się do takiego życzenia.

15. Różne postanowienia.

Wytwórni nie wolno oddawać do innej wytwórni budowy zamówionych u niej parowozów, tendrów lub ich części bez pisemnego zezwolenia Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Wytwórnia ponosi wszystkie koszta ewentualnych patentów, o ile Ministerstwo nie zobowiązało się wyraźnie do pokrycia pewnych pretensji patentowych.

Minister:
(—) *K. Bartel*

3.

WARUNKI TECHNICZNE

na dostawę osi wagonowych, tendrowych i parowozowych, zatwierdzone dn. 17/VI 1920 r.

1. Rodzaj materjału.

Osie powinny być wykonane ze stali zlewnej o zawartości nie wyżej ponad 0.05% fosforu i 0.05% siarki, o jednostajnej budowie wewnętrznej i bez braków zewnętrznych, jak skazy, zadry i t. p. (zob. art. 2).

Wytwórnia przedstawia odbiorcy wykaz osi według spustów z oznaczeniem №№ osi, należących do każdego spustu, oraz skład chemiczny stali każdego spustu.

2 Sposób wykonania.

Osie powinny być kute, lub prasowane, ale nie walcowane. Walcowanie dopuszcza się dla przerobienia lanych bloków na kloce, z których surowe osie otrzymują się drogą kucia, lub walcowania.

a) Przy wykonaniu osi parowozowych należy od części kloca, odpowiadającej górnej części lanego bloka odciąć kawałek, nie mniejszy od 20% wagi kloca.

Uwaga. Sposób określenia wielkości tego odcinka zależy od porozumienia odbiorcy z wytwórnią. Wytwórnie, stosujące przy odlewie bloków specjalne środki dla zmniejszenia jamy osadowej, mogą za zezwoleniem odbiorcy, odcinać mniej niż 20%.

Stosunek średniego przekroju lanego bloka do przekroju surowej osi w najgrubszem jej miejscu (nie licząc zgrubień miejscowych), powinien być nie mniejszy niż 4:1; jeżeli lany blok początkowo przewalcowuje się na kloce, to stosunek przekroju kloca do przekroju surowej osi powinien być nie mniejszy, niż 2:1.

Parowozowe osie odkuwają się o 400 mm. dłuższe od wskazanych na rysunku rozmiarów, mając w ten sposób zapas dla wzięcia wzorców dla prób. Kawałki dla wzorców wycina się z końca osi, odpowiadającego górnej części lanego bloka.

b) Osie wagonowe i tendrowe powinny być odkute dłuższe od wskazanych na rysunku na mniej więcej 100 mm. i obydwa ich końce obcięte na tokarce. Otrzymane krążki odbija się młotkiem i bada na złomie budowę stali, uważając, czy oś nie zawiera śladów jamy osadowej.

Ostatecznie odkute lub prasowane osie wszystkich rodzajów powinny bsć wyżarzone w specjalnie do tego urządzonych piecach i odpowiednio studzone. Wszelkie sposoby, stosowane do zabezpieczenia osi od szybkiego i niejednostajnego ochładzania się po odkuciu, nie mogą zastąpić wyżarzania.

Osie zamawiają się w stanie:

a) surowym,
b) półobrobionym i
c) ostatecznie wykończonym.

Na wykończonych powierzchniach osi nie powinno być żadnych braków. Na surowych i półobrobionych powierzchniach nie uwzględnia się poprzecznych, lub blizkich do poprzecznych skaz, natomiast dozwolone są żużlowe wgłębienia, a także skazy w kierunku podłużnym, lub blizkim do niego, o ile można je usunąć przy ostatecznem wykończeniu osi.

3. Wymiary i waga.

Poszczególne powierzchnie surowych osi powinny być możliwie dokładnie cylindryczne, a osie ich geometryczne powinny stanowić jedną linję prostą.

Wymiary surowych i półobrobionych osi w żadnym razie nie mogą być mniejsze od wskazanych na rysunkach, lub w zamówieniach, natomiast dopuszczają się większe wymiary osi, takie jednak, żeby rzeczywista waga osi nie przekraczała podanej w zamówieniu wagi: dla surowych osi o 5% i dla półobrobionych o 3%.

Przy obliczaniu wagi osi ciężar właściwy stali osiowej przyjmuje się 7.84.

Osie o wadze wyższej ponad dozwoloną przyjmują się bez opłaty za przewyżkę wagi.

Dla osi ostatecznie wykończonych dozwala się uchybienie przepisanym wymiarom: w średnicy czopów i szyj + 0,2 mm., w ich długości ± 1 mm., w średnicy części piastowej + 0,5 mm. i w odległości pomiędzy środkami czopów ± 1 mm.

4. Znakowanie osi.

Na każej osi powinny być wybite, dopóki metal jest jeszcze w stanie gorącym: bieżący № fabryczny osi, № spustu, rok dostawy i marka wytwórni.

Waga każdej poszczególnej osi powinna być oznaczona olejną farbą na środkowej części osi.

W razie, jeżeli surowe osie będą obtaczane na tej samej wytwórni, a przytem wybite na gorąco znaki trzeba będzie stoczyć, znaki należy wybić na zimno w obecności odbiorcy na obrobionem miejscu osi.

5. Próby.

Dla zbadania własności materjału osi — z każdego spustu biorą się próby na uderzenie pod kafarem i na rozrywanie. Prób tych dokonywa się według wskazówek art. 1 i 3, sposób zaś wzięcia wzorców według art. 2 „Ogólnych przepisów dla wykonania prób".

a) Dla osi wagonowych i tendrowych z każdego spustu bierze się jedna oś na uderzenie pod kafarem i wytoczony z części piastowej tejże osi wzorzec — na rozrywanie.

Dla próby na uderzenie osie kładą się na podstawy, odległe od siebie 1,5 metra i poddają czterem uderzeniom bijaka o pracy uderzenia 3000 kgm. Po każdem uderzeniu oś należy obracać około jej osi geometrycznej na 180°. Po 4-ch uderzeniach oś nie powinna wykazać śladów nadpęknięć.

Przy próbie na rozrywanie wzorca stal powinna wykazać;

wytrzymać R od 50 do 60 kg/mm² przy
wydłużeniu E niemniejszem od 16%.

Jeżeli wytrzymałość R okaże się wyższą ponad 60 kg/mm², to osie mogą być przyjęte tylko w takim razie, jeżeli na każdy kilogram wytrzymałości ponad 60 wydłużenie będzie na 1%.

b) Jeżeli do odbioru przedstawia się cztery, lub mniej parowozowych osi jednego spustu, to wypróbowaniu podlegają wszystkie osie. Jeżeli zaś ilość, przedstawionych do odbioru osi jednego spustu przewyższa cztery, to osie rozdzielają się na grupy po 4 osie w każdej; pozostałość mniejsza od 4-ch stanowi osobną grupę. Z każdej grupy wybiera się jedna oś dla wzięcia wzorców na rozrywanie i na uderzenie.

Przy próbie na rozrywanie materjał osi powinien wykazać takież wyniki, jak osie wagonowe i tendrowe.

Dla prób na uderzenie małym kafarkiem wystruguje się wzorzec o przekroju 10 x 10mm. i długość 70 mm., kładzie na podstawy, odległe od siebie na 40mm. i poddaje jednemu uderzeniu bijaka o wadze 18 kg., spadającego z wysokości 3m. Podstawy i spód bijaka powinny być zaokrąglone promieniem 2.5mm.; waga kłodziska powinna być conajmniej o 10 razy większa od wagi bijaka, t. j. nie mniejsza od 180 kg.

Wzorzec po uderzeniu nie powinien wykazać śladów nadpęknięć.

6. Próby powtórne.

W razie, jeżeli powyższe próby dadzą wyniki nieodpowiadające przepisanym wymaganiom, można zrobić próby powtórne.

a) Dla wagonowych i tendrowych osi: przy złych wynikach próby na uderzenie — z tego samego spustu bierze się dwie inne osie, które poddaje się próbom na uderzenie i na rozrywanie. Jeżeli choć jedna z tych 4-ch prób da wyniki niezadawalające, — wszystkie osie danego spustu odbiorowi nie podlegają.

Przy udanej próbie na uderzenie, a nieudanej na rozrywanie — z tegoż spustu bierze się jedna oś i poddaje próbie na uderzenie i na rozrywanie wzorca. Jeżeli choć jedna z tych prób da złe wyniki, wszystkie osie danego spustu odbiorowi nie podlegają.

b) Dla osi parowozowych: jeśli choć jeden wzorzec z osi danego spustu nie wytrzyma próby na rozrywanie — wszystkie bez wyjątku pozostałe osie tego spustu (oprócz tych, które próby wytrzymały) podlegają próbom na rozrywanie i na uderzenie.

Jeżeli wszystkie te osie próby na uderzenie i na rozrywanie wytrzymają, — wszystkie zostają przyjęte, jeżeli zaś choćby jedna z nich

nie wytrzymała próby na uderzenie, — wszystkie osie danego spustu przyjęciu nie podlegają, chociażby próby na rozrywanie dały dobre wyniki.

Poszczególne osie, które próby na rozrywanie nie wytrzymały, przyjęciu nie podlegają.

7. Poręka (gwarancja).

Wytwórnia poręcza 5-cio letni okres służby osi, licząc początek okresu poręki od 1-go stycznia, lub 1-go lipca półrocza, następnego po dostawie.

Wzamian za osie, wycofane w okresie poręki z powodów niezależnych od wypadków kolejowych, wytwórnia winna dostarczyć osie tych samych wymiarów początkowych. Wytwórnia również może zwrócić wartość wycofanych osi, obliczoną na podstawie cen, odpowiadających chwili wycofania.

Minister:
(—) *K. Bartel*

4.

UMOWA

zawarta między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej reprezentowanym przez Ministerswo Kolei Żelaznych

z jednej strony i Administratorem, Dyrektorem Jeneralnym Francusko-Rumuńskiego Towarzystwa Żeglugi Powietrznej, a na terenie Rzeczypospolitej Polskiej „Towarzystwa Żeglugi Powietrznej w Polsce” hrabią Pieerre de Fleurieu

z drugiej strony tyczącą transportowania napowietrznego środkami lotniczemi, pasażerów, korespondencji i przesyłek pocztowych między Paryżem, Pragą-Czeską i Warszawą.

Ułożono zatem co następuje:

§ 1. Towarzystwo zobowiązuje się w ciągu 8 dni po otrzymaniu benzyny w Pradze, o czem Ministerstwo Kolei Żelaznych otrzyma zawiadomienie od przedstawiciela Rządu Francuskiego w Pradze, wyjąwszy wypadki siły wyższej, urządzić między Paryżem a Warszawą regularną komunikację powietrzną w obydwóch kierunkach, do przewożenia osób, korespondencji i ewentualnie przesyłek pocztowych.

Linja ta znajdzie bezpośrednie połączenie z linją Paryż — Londyn, a później z linją Praga-Czeska — Bukareszt — Konstantynopol, której założenie jest już projektowane i z linją Warszawa—Bukareszt Konstantynopol, gdyby takowa została założona.

Gdyby w ciągu miesiąca po otrzymaniu benzyny w Pradze, komunikacja regularna nie mogła zostać założoną, umowa niniejsza uważana będzie za nieważną i niedoszłą do skutku.

§ 2. Rząd Polski udziela Towarzystwu Żeglugi Powietrznej w Polsce pozwolenia na regularne przewożenie osób, bagaży, towarów i poczty drogą napowietrzną przez terytorjum Rzeczypospolitej.

Rząd nie zrzeka się jednak prawa udzielania pozwolenia i innym przedsiębiorstwom.

§ 3. Rząd Rzeczypospolitej zezwala Towarzystwu na korzystanie z portu lotniczego w Warszawie (w Mokotowie), oddaje bezpłatnie do dyspozycji Towarzystwa 1 hangar na 10 aparatów, a również garaż potrzebny na pomieszczenie dwóch samochodów Towarzystwa.

§ 4. Towarzystwo będzie miało prawo korzystania z sieci radio-telegraficznej polskiej i również z telegraficznej sieci międzynarodowej z opłatą normalną.

§ 5. Rząd Rzeczypospolitej obowiązuje się dostarczyć Towarzystwu Żeglugi powietrznej w Polsce, tak w Warszawie jak i w Pradze Czeskiej, benzyny z zastrzeżeniem jednak, że ilość ta nie przekroczy miesięcznie 15.000 litrów w Warszawie i 30.000 litrów w Pradże czeskiej. Rząd zezwala obecnie na bezpłatny wywóz do Czech benzyny przeznaczonej do Pragi. Zezwolony zostaje również wywóz tej benzyny w polskich wagonach — cysternach, o tyle, o ile Państwo Czesko-Słowackie da zobowiązanie zwrotu wagonów—cystern. Koszty ekspedycji będą ponoszone przez Towarzystwo. Benzyna winna być zdatną do użytku lotnictwa. Jako gwarancja, Rządowi Rzeczypospolitej przysługiwać będzie prawo kontrolowania przez swego funkcjonarjusza, czy dostarczana ilość benzyny nie przekracza potrzeb Towarzystwa.

§ 6. Towarzystwo pozostaje pod kontrolą Ministerstwa Kolei Żelaznych w Warszawie. W razie gdyby Rząd Rzeczypospolitej przestał wydawać bezpłatnie benzynę bez uprzedniej zgody Towarzystwa, komunikacja będzie mogła być natychmiast zniesiona; jednakże subwencja w postaci benzyny będzie mogła zostać zmniejszona za wspólnem porozumieniem się stron.

§ 7. Towarzystwo obowiązuje się zezwalać specjalnie wyznaczonemu funkcjonarjuszowi Rzeczypospolitej na przeglądanie ksiąg Towarzystwa, bądź w Warszawie, bądź w Paryżu, w celu sprawdzenia rozwoju Towarzystwa.

Umowa niniejsza zawarta na okres jednoroczny może być przedłużona za obopólną zgodą, po uprzedniem wzajemnem porozumieniu się, mającem miejsce 3 miesiące przed upływem terminu umowy.

§ 8. Towarzystwo obowiązuje się zaprowadzić regularną komunikację napowietrzną między Warszawą a Paryżem, conajmniej 200 przelotów tam i z powrotem w ciągu roku. Liczba podróży będzie mogła być powiększona, lecz zmniejszaną zależnie od warunków atmosferycznych, tylko za zgodą Rządu Polskiego.

§ 9. Osoby, kuferek oraz korespondencja urzędowa Rzeczypospolitej korzystać będą z pierwszeństwa w przewożeniu.

§ 10. W kwestji międzynarodowego przewożenia listów zostanie zawarte specjalne porozumienie z Ministerstwem Poczt.

§ 11. Towarzystwo zastosuje się do ogólnych praw i przepisów obowiązujących w Rzeczypospolitej.

§ 12. W razie mobilizacji w Polsce eskadra lotnicza Towarzystwa znajdująca się w Polsce, będzie mogła być zarekwirowana przez Rząd Rzeczypospolitej za cenę zakupów aparatów zmniejszoną w stosunku do zużycia.

§ 13. Taryfy na przewóz osób i przewożenie ładunków winny być zatwierdzone przez Rząd Polski.

§ 14. Rząd Rzeczypospolitej obowiązuje się zezwolić na przywóz do kraju materjałów technicznych, materjał ten jednak może być przeznaczony tylko dla eksploatacji omawianej linji.

Minister Kolei Żelaznych:
(—) w z. *J. Eberhardt.*

Pour la C-nie de Navigation Aerienne en Pologne
(—) *C-te P. de Fleurieu.*

Warszawa, dn. 7 lipca 1920 r.

5.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie stawek taryfowych na przew. osób i ładunków na linji powietrznej Warszawa-Paryż, z dn. 27/VII 1920 r. № 31102/24.

W myśl artykułu 13 umowy z dnia 7 lipca r. b. zawartej między Ministerstwem Kolei Żelaznych i Towarzystwem Żeglugi Powietrznej w Polsce, zatwierdzam następujące stawki taryfowe na przewóz osób i ładunków na linji powietrznej Warszawa-Paryż, mianowicie:

na linji	za przewóz pasażerów	za przewóz ładunków
Warszawa-Paryż	2000 fr. franc.	20 fr. za klg.
Warszawa-Strasburg . . .	1500 „ „	15 „ „ „
Warszawa-Praga Czeska . i odwrotnie.	1000 „ „	10 „ „ „

Przewóz pasażerów:

Pierwszeństwo mają podróżujący w interesach Rządu Polskiego, a z pośród pasażerów prywatnych odbywający podróż dalszą.

Przewóz bagażów:

Pasażerowie mają prawo przewozu bezpłatnego 5 klg. ręcznego bagażu, za każdy zaś następny klg. wagi pobiera się opłatę podług powyższej taryfy towarowej.

Rozmiar pakunku:

Objętość 1 klg. wagi ładunku nie może przekraczać pięciu tysięcy centymetrów sześciennych (5000 cm^3). Niepełne pięć tysięcy centymetrów sześciennych (5000 cm^3) przyjmuje się za 1 klg. wagi. W każdym razie wymiary ładunku ani w swej szerokości, ani długości, ani też wysokości nie mogą przekraczać 60 centymetrów.

Za bezpieczeństwo osób, jak również za całość bagażów i ładunków przy żegludze powietrznej Ministerstwo Kolei Żelaznych nie odpowiada.

Minister:
(—) w z. *J. Eberhardt.*

6.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie zmiany tytułu służbowego Dyrektorów i zastępców Dyrektorów Kolei Państwowych w Małopolsce, z dn. 2/VII 1920 r. № 26981/20.

Celem ujednostajnienia tytułu służbowego Naczelników Dyrekcji Kolei Państwowych i ich zastępców w całem Państwie zarządzam, aby Dyrektorzy kolei państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie od daty obecnego rozporządzenia nosili narówni z Naczelnikami wszystkich innych Dyrekcji kolei państwowych tytuł służbowy Prezesów Dyrekcji, a zastępcy Dyrektorów tytuł Wiceprezesów Dyrekcji.

Minister:
(—) w z. *J. Eberhardt.*

7.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w przedmiocie podwyższenia opłat, zawartych w art. 16 „Przepisów Przewozowych, obowiązujących na kolejach polskich", z dn. 16/VII 1920 r. № 23522/20.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14, poz 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82), i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz b. Dzielnicy Pruskiej, zarządzam co następuje:

Z dniem 1 sierpnia 1920 r. podwyższa się o 100% opłaty, wskazane w art. 16 „Przepisów Przewozowych, obowiązujących na kolejach polskich", ogłoszonych w № 16 Dziennika Ustaw z dnia 23 lutego 1920 r. poz. 82 i 83, a mianowicie: w ustępie 2-gim — 10 mk. do 20 mk., w ust. 3-im 10 mk. do 20 mk. i 2 mk. do 4 mk., oraz w ust. 5-ym — 1 mk. do 2 mk. i 6 mk. do 12 mk.

Minister:
(—) *K. Bartel.*

8.

ROZPORZĄDZEMIE

Ministra Kolei Żelaznych w przedmiocie zmian i uzupełnień obowiązującej taryfy osobowej i bagażowej, z dn. 16/VII 1920 r. № 23522/20.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14 poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82) i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz b. Dzielnicy Pruskiej zarządzam co następuje:

Z dniem 1 sierpnia 1920 r. w ogłoszonej w Dz. Ust. № 40 z 27 maja 1920 r. (poz. 242) „Ogólnopolskiej taryfie osobowej i bagażowej” wprowadza się poniżej przytoczone zmiany i uzupełnienia:

w części I.

A. Postanowienie wykonawcze I (3) do ustępu 3 artykułu 16 przepisów przewozowych przenieść do ustępu 2-go tegoż artykułu jako postanowienie wykonawcze I i wskutek tego zmienić odpowiednio numerację pozostałych postanowień.

B. Rozporządzenie z dnia 2 czerwca 1920 r., ogłoszone w Dzienniku Ustaw № 47, poz. 292, przestaje obowiązywać co do dopłat, zawartych w postanowieniach wykonawczych do art. 16-go przepisów przewozowych, wskutek czego dopłaty te podwyższa się o 100%.

w części II.

Zaprowadzone rozporządzeniem z dnia 27 maja 1920 r. (Dziennik Ustaw № 43 poz. 269) podwyższenie od dnia 1 czerwca 1920 r. o 100% opłat, zawartych w taryfie osobowej i bagażowej, przestaje obowiązywać co do miesięcznych biletów uczniowskich i co do tygodniowych biletów robotniczych.

Jednocześnie zaprowadza się dla przejazdów robotników między miejscem zamieszkania i pracy bilety powrotne za opłatą połowy ceny odnośnego biletu klasy III-ej według taryfy normalnej za przejazd w jedną stronę.

Wskutek tego należy:

A) W rozdziale I D, dział I A „Przejazdy do szkół” w ustępie 1 zamiast słów „ulgi, wynoszącej 50% normalnej taryfy osobowej” umieścić wyrazy: „ulg następujących: a) wynoszącej 75% taryfy normalnej przy przejazdach codziennych za biletami miesięcznemi na odległość nie wyższą niż 75 km. między stacją, w pobliżu której znajduje się dany zakład naukowy, a tą, w pobliżu której uczeń stale zamieszkuje, i b) wynoszącej 50% taryfy normalnej przy przejazdach na wakacje świąteczne i letnie lub z powrotem.”

Ustęp 2 należy skreślić, zmieniając odpowiednio numerację ustępów dalszych.

B) W rozdziale I D, dział II A, należy umieścić pod nagłówkiem „Przejazdy między miejscem zamieszkania i pracy” słowa: a) „za biletami tygodniowemi,” a w ustępie 1 po słowie „mięszanych” wyrazy: „lub w innych wagonach według uznania kolei.”

Po tablicy cen biletów tygodniowych, co do których, jak to już zaznaczono, przestaje obowiązywać 100% podwyżka, należy umieścić nagłówek „b) za biletami powrotnemi,” a pod nagłówkiem następujące przepisy:

„1. Robotników, wyjeżdżających nie codziennie, lecz w pewne tylko dni ze stacji, w pobliżu której znajduje się miejsce ich pracy, do stacji,

w pobliżu której (oni lub ich rodzina) stale zamieszkują, przewozi się na odległość najwyżej 100 klm. w wagonach klasy III-ej pociągów osobowych i mięszanych lub w innych wagonach według uznania kolei za ulgowemi biletami powrotnemi na podstawie osobnych zaświadczeń.

2. Zaświadczenia te ustalonego wzoru z fotografją winien wydawać pracodawca i mają one zawierać podpis atramentowy jego oraz robotnika i potwierdzenie właściwego urzędu gminnego, powiatowego lub miejskiego.

3. Zaświadczenia te ważne są na 3 miesiące od dnia wystawienia, pracodawca zaś winien dwa razy w miesiącu (1 i 15) stwierdzać na zaświadczeniu, że właściciel tegoż pracuje u niego i ma prawo do otrzymania biletu powrotnego.

4. Bilety powrotne wydaje się tylko w soboty oraz w dni przedświąteczne, w inne zaś dni tylko o ile zaświadczenie zawierać będzie potwierdzenie pracodawcy, że rozdział pracy nie uwzględnia niedziel, dni świątecznych, pór dnia i t. p.

5. Wyjazd pierwotny winien nastąpić w dniu wskazanym na bilecie stemplem kasowym, powrót zaś nie później niż w 2 dni po tym terminie, względnie w 3 dni, o ile bilet wydano w dniu, poprzedzającym dwa po sobie następujące święta.

6. Cena biletu powrotnego wynosi połowę ceny normalnej odnośnego biletu klasy III za przejazd w jedną stronę.

7. Pozatem obowiązują przepisy, zawarte w punkcie a".

Prócz zmian powyższych należy w obowiązującej taryfie osobowej i bagażowej przeprowadzić następujące sprostowania:

a) W spisie kolei prywatnych, zarządzanych przez Państwo, wykreślić w Okręgu Lwowskim kolej Sapieżanka-Krystynopol;

b) W części II, rozdział VII, dział B, w ustępie 1) 2) po słowie „osobowy" skreślić wyraz „jedno".

Minister:
(—) *K. Bartel.*

9.

W myśl rozstrzygnięcia Prezydjum Rady Ministrów z dnia 10/VII r. b, № 252/Gd należy aż do chwili ukończenia prac Konstytuanty Gdańskiej. używać na określenie terytorjum Gdańskiego nazwy „Przyszłe wolne miasto Gdańsk".

Tłoczono w Drukarni Państwowej 10534